Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1752

Vragen van de leden **Visser** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de Zaanse spoorlijn* (ingezonden 11 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 maart 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Zaanse spoorlijn is heuse klaaglijn»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat 712 klachten een duidelijk signaal zijn dat de dienstverlening op de Zaanlijn moet verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
De problematiek van te drukke treinen, onder meer op de Zaanlijn, herken ik. In de concessie zijn op het gebied van vervoercapaciteit prestatieindicatoren afgesproken met bijbehorende streefwaarden. Het afgelopen jaar lagen de prestaties onder de afgesproken streefwaarden waarvoor NS beboet is. In de nieuwe concessie is daarom een verbeterprogramma verplicht gesteld en zijn 10 aandachtstrajecten opgenomen. Het traject Zaandam-Amsterdam is één van deze tien aandachtstrajecten. Het onderwerp vervoercapaciteit heeft extra aandacht vanuit de concessie en de beleidsprioriteitenbrief voor 2015.
Het verbeterprogramma van NS is uitgewerkt in het vervoerplan 2015 (TK, vergaderjaar 2014–2015, 29 984, nr. 574, pagina 21–25).
NS onderzoekt – als onderdeel van dit programma – op basis van klachten (waaronder de klachten die Rover inventariseert, zoals de 712 klachten op de Zaanlijn) welke mogelijkheden er zijn om verbeteringen te realiseren. Zo zijn op een aantal trajecten treinen verlengd (onder andere op de drukke trajecten in Noord Holland waaronder de Zaanlijn) en wordt ingezet op reizigersspreiding in treinen als blijkt dat er wel ruimte is maar deze ruimte onvoldoende benut wordt. De Sprinter trajecten in Noord-Holland vallen daarmee de eerste

[1] http://www.noordhollandsdagblad.nl/stadstreek/zaanstreek/article27332007.ece/Zaanse-spoorlijn-is-heuse-klaaglijn?lref=L2

ah-tk-20142015-1752
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

maanden van dit jaar niet meer in de top 10 van drukste trajecten op basis van de binnengekomen meldingen van reizigers.
Dit betekent overigens niet dat incidenten met te drukke treinen zoals op maandag 9 februari op het traject Amsterdam-Uitgeest nooit meer zullen voorkomen. Er kan altijd sprake zijn van een defect aan materieel of beperkingen in de infrastructuur waardoor de uitvoering van de dienstregeling in het geding komt. Ten aanzien van de treindienst Uitgeest (7:40) – Haarlem – Amsterdam Centraal (8:24) zijn er bovendien niet altijd mogelijkheden om de gewenste vervoercapaciteit aan te bieden. Dit heeft te maken met beperkingen in perronlengtes en de lijnvoering rond Haarlem. In het ontwerp van de nieuwe dienstregeling bekijkt NS mogelijke alternatieve lijnvoeringen waardoor de situatie rond Haarlem verbeterd kan worden.
NS betrekt ROVER en andere consumentenorganisaties nauw bij de problematiek van te drukke treinen en bij het programma «vervoercapaciteit naar tevredenheid». Daarbij worden zij nadrukkelijk uitgenodigd hun suggesties naar voren te brengen.

Vraag 3
Deelt u de mening dat er op de Zaanlijn structureel een gebrek is aan vervoerscapaciteit in de spits? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid om, in uw rol als concessieverlener, met NS in gesprek te gaan over verbeteringen op korte termijn in de vervoerscapaciteit in de spits op de Zaanlijn? Indien u al heeft gesproken met NS over de klachten op de Zaanlijn, kunt u aangeven of NS bereid is om de klachten op de Zaanlijn op te lossen en op welke termijn de reizigers hiervan kunnen profiteren?

Antwoord 3
Het traject Zaandam-Amsterdam is één van de tien lijnen die vanuit de concessie specifieke aandacht krijgen. Vanuit die optiek ben ik reeds in gesprek met NS over verbeteringen die zij kunnen realiseren. NS kijkt specifiek op de aandachtslijnen of ze nog extra maatregelen kunnen nemen. Daar waar mogelijk worden treinen verlengd. Zo is de Sprinter van Amsterdam naar Uitgeest in de avondspits verlengd op basis van de binnengekomen meldingen in de herfst van 2014. Na verlenging van deze trein is het aantal meldingen aanzienlijk afgenomen. Ook Rover meldde onlangs dat de Zaanlijn in de ochtendspits, die in 2014 de klachtenlijsten domineerde, nu nog weinig wordt genoemd.
Het is echter niet altijd mogelijk om treinen te verlengen, bijvoorbeeld door beperkingen in de perronlengte. Door diverse ontwikkelingen (zoals behoud van de OV Studentenkaart) ontstaat ook schaarste aan materieel. Deze schaarste is de reden dat NS onlangs heeft besloten om op korte termijn extra te investeren in de aanschaf van nieuw materieel. NS heeft in totaal circa 180 nieuwe Sprinters aangeschaft. Naar verwachting stromen de eerste 60 treinstellen in vanaf het laatste kwartaal van 2016 (dienstregeling 2017), circa 118 extra Sprinters zijn naar verwachting vanaf 2018 inzetbaar. Vanaf 2021 zal nieuw Intercitymaterieel instromen.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het hoog tijd is dat NS serieus onderzoek doet naar het frequenter laten rijden van treinen in de Randstad? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de opdracht hiertoe reeds verstrekt en wat is de planning?

Antwoord 4
Er is in 2010 een voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) genomen. Via PHS wordt, afhankelijk van de oplevering van extra benodigde infrastructuur en de marktontwikkeling, in de brede Randstad gekomen tot een frequentieverhoging. Uiterlijk in 2028 moeten op de drukste trajecten in Nederland meer Intercity's en Sprinters gaan rijden. NS wil daarbij hoogfrequent rijden op de corridors Eindhoven-Amsterdam, Schiphol-Arnhem/Nijmegen, Schiphol-Almere-Lelystad, Amsterdam-Alkmaar en Den Haag-Breda-Eindhoven.
Om de frequentieverhoging mogelijk te maken is het belangrijk dat de treindienst betrouwbaarder wordt. Daarom werken NS en ProRail aan het programma «Beter en Meer». Het eerste traject waarop in het kader van PHS hoogfrequent wordt gereden, is het traject Amsterdam – Eindhoven waar 6 Intercity's per uur zullen rijden. Later gaan op een deel van dit traject ook 6

Sprinters per uur rijden. NS en ProRail studeren momenteel op de mogelijkheden om vanaf 2017 deze stap in te voeren en nemen in de loop van dit jaar een besluit. Ook op de OV SAAL corridor worden in de dienstregeling 2017 meer treinen gepland als de maatregelen in het kader van korte termijn OV-Saal worden opgeleverd.
De frequentieverhoging tussen Amsterdam en Uitgeest/Alkmaar zal naar huidige inzichten na 2024 aan de orde zijn, aangezien hiervoor de integrale aanpak van Amsterdam centraal gereed moet zijn. De aanpak van het knooppunt Amsterdam zal meerdere jaren in beslag nemen.

Vraag 5
Op welke wijze worden de huidige problemen met de Zaanlijn opgepakt in de aangekondigde MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn? Vinden er in dit kader ook gesprekken plaats met de aangesloten gemeenten, zoals de gemeente Zaanstad, om de huidige knelpunten op te lossen? Welke oplossingen worden er voor de lange termijn verkend samen met NS, ProRail en de betrokken gemeenten?

Antwoord 5
Over de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn heeft de Minister u met haar brief van 26 februari 2015 geïnformeerd. In deze brief is aangegeven dat na een goede en intensieve samenwerking met alle relevante partijen in de regio rondom de corridor A7/A8 het besluit is genomen om de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn te starten. Aanleiding voor de MIRT-verkenning is het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam waarin geconstateerd werd dat het hoofdwegennet na 2020 (opnieuw) te maken krijgen met grote bereikbaarheidsproblemen.
Voor de corridorstudie wordt gewerkt volgens de brede gezamenlijke aanpak bereikbaarheidsopgaven (vernieuwing MIRT/ Meer Bereiken). In overleg met de regio is besloten in de corridorstudie een sectorale focus aan te brengen waarbij de bereikbaarheidsvraag na 2020 op de corridor Amsterdam-Hoorn centraal staat. In de studie wordt de oplossing niet alleen gezocht in het hoofdwegennet, maar wordt hiervoor ook naar het onderliggend wegennet, het OV, de fiets en de ketenmobiliteit gekeken.

Vraag 6
Hoe staat het nu met de ontwikkeling van de prestatie-indicator «vervoerscapaciteit in de spits»? Bent u bereid om, in uw rol als concessieverlener, NS te vragen onderzoek te doen naar verbetering van de vervoerscapaciteit in de spits op alle «drukke» lijnen in Nederland? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe luidt de opdracht hiertoe en wat is de planning?

Antwoord 6
In de nieuwe concessie zijn ten aanzien van het prestatiegebied « reisgemak» drie prestatie indicatoren met bijbehorende streefwaarden opgenomen die betrekking hebben op voldoende vervoercapaciteit: één indicator monitort de drukte in de spits op het gehele hoofdrailnet, één indicator monitort de drukte in de spits op de HSL en omdat voor de individuele reiziger een gemiddeld goede prestatie niet voldoet, wordt ook gestuurd op negatieve uitschieters (10 aandachtstrajecten). De lijn Zaandam-Schiphol is één van die aandachtstrajecten.
NS doet in het vervoerplan 2016 een voorstel voor een nieuwe meetmethode voor de indicator die de drukte in de spits op het hoofdrailnet monitort. Dit voorstel bespreekt NS in een vroegtijdig stadium met mijn departement en de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov.
Daarnaast is NS in de concessie verplicht tot een programma om tot prestatieverbetering op het gebied van vervoercapaciteit te komen. In dit verband heeft NS reeds onderzoek uitgevoerd naar oorzaken van te drukke treinen en over de uitkomsten gerapporteerd in het vervoerplan 2015 (zie TK vergaderjaar 2014–2015, 29 984, nr. 574, pagina 21–25). Dat vormt de basis voor extra maatregelen. De uitvoering daarvan wordt nauwgezet gemonitord.

Vraag 7
Bent u in gesprek met NS over de uitkomsten van de zogenoemde «druktemelder»? Zo ja, wat is de status van deze gesprekken en wanneer kunt de Kamer over de uitkomsten informeren? Welke bevoegdheden heeft u als

concessieverlener om te eisen dat de resultaten van de druktemelder tot een verbetering in de dienstverlening moeten leiden?

Antwoord 7
In de nieuwe concessie zijn op het gebied van vervoercapaciteit drie prestatieindicatoren met bijbehorende streefwaarden opgenomen. Daarbij is NS in de concessie verplicht tot een programma om tot prestatieverbetering op het gebied van vervoercapaciteit te komen. Over de uitvoering van dat programma is mijn departement in gesprek met NS en zo nodig zal hierop conform de concessie worden gehandhaafd.
Met de nieuwe mogelijkheden die NS en Rover bieden om te drukke treinen te melden via webapplicaties ontvangt NS meer en betere informatie die wordt gebruikt om concrete operationele verbeteringen te realiseren. Zo zijn op een aantal trajecten treinen verlengd (onder andere op de drukke trajecten in Noord Holland waaronder de Zaanlijn). Deze informatie wordt dus ook gebruikt bij de uitvoering van het programma. NS koppelt via haar website terug over de ondernomen acties.